

TOMASZ PALMIRSKI

Kilka uwag na temat przyczyn wprowadzenia edyktów pretorskich „*in factum adversus nautas caupones stabularios*” oraz „*furti adversus nautas caupones stabularios*”

Przedmiotem moich rozważań w niniejszym artykule będą uwarunkowania społeczno-gospodarcze towarzyszące pojawieniu się edyktów pretorskich *in factum adversus nautas caupones stabularios* oraz *furti adversus nautas caupones stabularios*, a także ogólne przedstawienie odpowiedzialności *ex recepto* armatorów, właścicieli zajazdów (oberży) i stajen¹. Prawo klasyczne znało bowiem prócz dwóch, przewidzianych we wspomnianych wyżej edyktach, *actiones in factum adversus nautas caupones stabularios* również niepenalną skargę *de recepto*, wynikającą z przyjęcia przez nich odpowiedzialności za powierzone mienie.

* * *

Z tytułu *receptum nautarum cauponum stabulariorum* za rzeczy wniesione przez gości odpowiadali armatorzy (*exercitores navis*), właściciele oberży (*caupones*) i stajen (*stabularii*)². W wypadku *receptum nautarum* może jednak zachodzić problem, kto w szczególności ponosił odpowiedzialność. Wprawdzie bowiem w edyktie była mowa o żeglarzach (*nautae*), ale termin ten oznaczał zarówno osobę, która statkiem kieruje (*exercitor navis*), jak i inne osoby znajdujące się na statku *navigandi causa*³. Otóż

¹ Natomiast problematyką odpowiedzialności owych osób przewidzianej we wspomnianych edyktach zająłem się szczegółowo w artykule *Pozasumowna odpowiedzialność armatorów, oberżystów i właścicieli stajen w przypadku szkód wyrządzonych osobom korzystającym z ich usług* [w:] *HONESTE VIVERE... Księga pamiątkowa ku czci Profesora Władysława Bojarskiego*, Toruń 2001, s. 151–169.

² Zob. D.4,9,1 pr. Tak między innymi A. Magdelain, *Le consensualisme dans l'édit du prêteur*, Paris 1958, s. 144. Przeciwnie F.M. De Robertis (*Receptum nautarum. Studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano, con riferimento alla disciplina particolare concernente il caupo e lo stabularius*, *Annali della facoltà di giurisprudenza*, Bari 1953, s. 126), który uważa, że odpowiedzialność *ex recepto* dotyczyła pierwotnie wyłącznie *nauta* i dopiero w prawie poklasycznym lub nawet za czasów Justyniana została rozszerzona również na *caupo* i *stabularius*.

³ CIL. V, 4015–4017; Cic., *ad Att.*, 9,3,2; *ad fam.*, 16,9; D.4,9,1,2; D.47,5,1,1. Zob. też J. Sondel, *Słownik łacińsko-polski dla prawników i historyków*, Kraków 1997, s.v. *nauta*; J. Krzynyńek, *Odpowiedzialność przedsiębiorcy (exercitor) w prawie rzymskim*, Warszawa 2000, s. 33 i n. oraz tam cyt. lit.

przewidziana przez pretora w jego edyktie *Nautae caupones stabularii ut recepta restituant*⁴ odpowiedzialność *ex recepto* obejmowała wyłącznie *exercitor navis*. Armator bowiem nie odpowiadał za działania wioślarza bądź zwykłego marynarza, chyba że polecił, by coś zostało powierzone pieczy tychże osób, natomiast był zobowiązany z tytułu działań własnych lub *magister navis*⁵.

Zdaniem Labeo, przepisy edyktu znajdowały zastosowanie również w odniesieniu do kierujących tratwami i tam zatrudnionych, jakkolwiek edykt o tym nie wspominał⁶.

Caupones i *stabularii* to osobiście prowadzący zajazdy i stajnie ich właściciele (przedsiębiorcy), a także kierownicy takich przedsiębiorstw (*institores*) w tym celu przez nich umocowani. Nie byli nimi natomiast wykonujący podstawowe prace, na przykład służący, kucharze i im podobni⁷.

Z tytułu *receptum*, armatorzy, właściciele oberży i stajen odpowiadali jednak także i wtedy, gdy rzeczy im powierzone należały do innego armatora, właściciela oberży czy stajni⁸, przy czym nie chodziło tutaj tylko o towary, które były przewożone, lecz o wszystkie rzeczy należące do pasażera, jak ubranie i przedmioty codziennego użytku⁹.

Edykt znajdował zastosowanie również i wtedy, gdy na pokład zostały wniesione rzeczy, które nie stanowiły własności podróżującego statkiem, na przykład rzecz będąca przedmiotem zastawu. Wówczas skarga przysługiwała nie właścicielowi rzeczy (zastawcy), lecz temu, komu *nauta* zobowiązał się rzecz oddać w nienaruszonym stanie, to jest temu, kto ową rzecz na pokład wniósł (zastawnikowi)¹⁰. Armatorzy odpowiadali nie tylko za rzeczy im przekazane celem przewiezienia, lecz i za rzeczy wniesione na statek, ale im nieprzekazane. *Exercitor navis* bowiem odpowiadał nie tylko za swoją załogę, lecz również za pasażerów, podobnie jak właściciel gospody za gości¹¹. *Exercitor navis* odpowiadał również w razie, gdy zawarto *receptum*, a rzeczy jeszcze nie znalazły się na pokładzie¹².

Z tytułu owego *receptum* przysługiwała skarga *in factum* (nietechnicznie zwana *actio de recepto*)¹³. Takie nieformalne przyjęcie gwarancji z biegiem czasu stało się niepotrzebne i następowało *ipso iure*, wraz z faktycznym przejęciem wniesionych przez gości rzeczy jako udzielone w sposób milczący¹⁴.

Mogło się jednak zdarzyć, że wspomniana skarga *in factum* nie znajdowała zastosowania, albowiem ten, kto wniósł rzeczy na pokład (do gospody, stajni), dla dochodzenia swych roszczeń miał do dyspozycji inne powództwa, jak na przykład z kontraktu najmu czy depozytu. Nie może jednak dziwić wprowadzenie tej dodatkowej odpowiedzialności armatorów, właścicieli zajazdów i stajen, albowiem z tytułu *recep-*

⁴ O. Lenel, *Das Edictum Perpetuum*³ (cit. EP³), Leipzig 1927, s. 131.

⁵ Zob. D.4,9,1,2.

⁶ Zob. D.4,9,1,4.

⁷ Zob. D.4,9,1,5.

⁸ Zob. D.4,9,4,1.

⁹ Zob. D.4,9,1,6.

¹⁰ Zob. D.4,9,1,7.

¹¹ Zob. D.4,9,1,8.

¹² Zob. D.4,9,3 pr.

¹³ Co do formuły procesowej stworzonej na podstawie tego powództwa zob. O. Lenel, EP³, s. 131. Zob. też E. Levy, *Privatstraft und Schadensersatz im klassischen römischen Recht*, Berlin 1915, s. 30.

¹⁴ M. Kaser, *Das römische Privatrecht* (cit. RPr), I², München 1971, s. 585.

tum odpowiadali oni nawet wówczas, gdy szkoda była wynikiem działania siły wyższej (*vis maior*)¹⁵. Dopiero od czasów Labeo wprowadzona została *exceptio* na korzyść *exercitor navis* w przypadkach, w których szkoda została spowodowana katastrofą statku lub napadem piratów¹⁶. Tak więc pierwotna odpowiedzialność, obejmująca ryzyko zaginięcia rzeczy w wyniku *vis maior*, została ograniczona do zdarzeń określanych w prawie justyniańskim jako *casus fortuitus*, a więc takich, które powodowały zaginięcie lub uszkodzenie rzeczy bez winy strony zainteresowanej¹⁷. Tego typu zawężoną, obiektywną odpowiedzialność określano mianem *custodia*¹⁸. Juryści klasyczni przyjmowali odpowiedzialność za *custodia* we wszystkich przypadkach wymienionych wyżej *recepta*¹⁹, natomiast za przypadki traktowane jako *vis maior*, a więc wyłączające odpowiedzialność *ex recepto* armatorów, oberżystów i właścicieli stajen uważali – poza wymienionymi wyżej katastrofą statku i napadem piratów – na przykład pożar, powódź, zawalenie się budynku, zamieszki²⁰.

Zaostrzoną odpowiedzialność armatorów, właścicieli oberży i stajen z tytułu *receptum* motywowano nienależytym pełnieniem przez nich przypisywanych im funkcji i wynikających stąd obowiązków²¹. Uzasadniał ją również brak odpowiedzialności

¹⁵ Z tytułu najmu odpowiadają owe osoby tylko do granic *culpa*, zaś z tytułu *actio depositi directa* do granic *dolus*, a za Justyniana również *culpa lata*. Zob. M. Kaser, *RPr*, I², s. 535, 571.

¹⁶ Zob. D.4,9,3,1. Na ten temat zob. też F. Haymann, *Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht*, ZSS 40 (1919), s. 205; O. Lenel, *Kritisches und Antikritisches*, ZSS 49 (1929), s. 1; J.A.C. Thomas, *Carriage by Sea*, RIDA 7 (1960), s. 498. Według M. Kasera (*RPr*, I, s. 586, przyp. 30) sprzeczne poglądy na temat autentyczności owego zarzutu wynikają prawdopodobnie z faktu, iż nie był on przewidziany w samym edyktie.

¹⁷ W. Osuchowski, *Zarys rzymskiego prawa prywatnego*², Warszawa 1966, s. 389.

¹⁸ Odpowiedzialność za *custodia* można by określić jako odpowiedzialność gwarancyjną, gdyż osoba ją ponosząca ręczyła za skuteczny nadzór nad powierzoną rzeczą (zob. O. Lenel, *Kritisches und Antikritisches*, s. 5). Idea ta wywodzi się z przypadków, w których taka gwarancja wyraźnie została przyjęta (jak na przykład później w przypadku *nauta, caupo, stabularius*), ale również mogła zaistnieć jako gwarancja przyjęta za milczącą zgodą. Tak więc ten, kto gwarantował skuteczną opiekę (nadzór) nad rzeczą mu powierzoną, a jednocześnie nie przeszkadzał wystąpieniu szkody, był według wyobrażenia przeciętnego człowieka winny (nawet jeżeli w konkretnym przypadku to nie on zawinił), chyba że zaistniała przyczyna o charakterze *vis maior* wykluczająca owo zawinienie (zob. M. Kaser, *RPr*, I², s. 506 i n. oraz tam cyt. lit.). Zob. też T. Mayer-Maly, *s.v. vis*, RE IX A, szp. 340, Stuttgart 1961; D. Nörr, rec. Festschrift Artur Steinwenter. Grazer Rechts- und Staatswissenschaftliche Studien III 1958, ZSS 76 (1959), s. 634. Odpowiedzialność za *custodia* obejmuje przede wszystkim odpowiedzialność za utratę rzeczy w wyniku kradzieży (G.3,205–207). Oprócz *nauta, caupo* i *stabularius* odpowiedzialność za *custodia* ponosili również między innymi: biorący w użyczenie (G.3,206; D.13,6,5; D.47,2,62,6), a spośród przedsiębiorców foluszni (fullo) i krawiec (sarcinator) (G.3,205; D.19,2,60,2; PS.2,31,29; D.47,2,12pr.) oraz wynajmujący magazyny (*horrearius*) (D.19,2,60,6; D.19,2,60,9; D.19,2,55 pr.).

¹⁹ Zob. M. Kaser, *RPr*, I², s. 586 i tam cyt. lit.

²⁰ Zob. D.13,6,18 pr.; D.44,7,1,4; D.50,17,23.

²¹ Zob. D.4,9,1,1 oraz D.4,9,3,1. *Nautae, caupones* oraz *stabularii* nie cieszyli się dobrą sławą. Między innymi uważano za uwłaczające godności senatora korzystanie z usług właścicieli oberży (zob. T. Kleberg, *Hôtels, restaurants et cabarets dans l'antiquité Romaine*, 1957, s. 3, 37 i n. oraz 112 i n.; A. Pernice, *Parerga*, ZSS 20 (1899), s. 133 i n.; co do *nautae* zob. F.M. De Robertis, *Receptum nautarum...*, s. 17 i n.). Niektórzy podejrzewali nawet wyżej wymienionych o współpracę z potencjalnymi złodziejami na niekorzyść swoich klientów. I chociaż zapewne istniały różnice w statusie społecznym oraz moralności właścicieli karczm, stajen i statków, Pomponius traktuje owe osoby jednakowo jako *hoc genus hominum*. Z drugiej strony klient, który pragnął przetransportować swoje towary za granicę (do zamorskich krajów) lub który musiał zatrzymać się na noc w karczmie (zajeździe), zmuszony był powierzyć należące do niego rzeczy opiece tychże osób. W wypadku zguby, zniszczenia lub uszkodzenia owych rzeczy, w rzeczywistości

tychże przedsiębiorców z tytułu umowy najmu dzieła (będącej najczęstszym źródłem zobowiązania, jakie powstawało pomiędzy *nauta*, *caupo*, *stabularius* a korzystającymi z ich usług osobami)²² za wspomniane wyżej przypadki, określane jako *casus fortuitus*²³. Za zwiększone ryzyko *nautae* i inni pobierali jednak wyższe opłaty²⁴, a jednocześnie dopuszczano umowę, w której strony mogły wyłączyć odpowiedzialność *ex recepto*²⁵.

Właściciele gospody i stajni, a także armatorzy odpowiadali jednak tylko za te rzeczy, które przyjęli z tytułu prowadzonej przez siebie działalności. Jeżeli rzeczy znajdowały się u nich z innych przyczyn, to za ich utratę bądź uszkodzenie nie ponosili odpowiedzialności²⁶.

Jeśli syn pozostający pod władzą ojca rodziny (*filius familias*) albo niewolnik za zgodą piastuna władzy przyjęli na pokład rzeczy, to wówczas odpowiedzialny był piastun władzy. Nie był on natomiast odpowiedzialny noksalnie za kradzież bądź szkodę, którą wyrządziły osoby podległe jego władzy, albowiem odpowiedzialność z tytułu *receptum* nie miała charakteru deliktowego i osoba sprawująca władzę pozywana była w swoim własnym imieniu (*suo nomine*). Jeżeli jednak *filius familias* albo niewolnik działali bez wiedzy piastuna władzy, skarga *ex recepto* nie znajdowała zastosowania, ale poszkodowany mógł wnieść skargę *de peculio* z tytułu zobowiązań zaciągniętych przez owe osoby (na przykład z tytułu zawartej umowy najmu dzieła, pełniącej w tym wypadku funkcję umowy o transport rzeczy, czy z tytułu umowy depozytu, jeżeli oddał swe rzeczy w przechowanie podczas podróży statkiem czy pobytu w gospodzie)²⁷.

Podobnie jak nie było możliwe pociągnięcie do odpowiedzialności noksalnej piastuna władzy pozwanego *ex recepto*, tak nie było również możliwe pozwanie zarówno tego, kto był zobowiązany z tytułu *receptum*, jak i bezpośrednio samego sprawcy kradzieży. Kwestię konkurencji powyższych skarg pozostawiano decyzji sędziego albo

nie mógł on ustalić, czy wypadek ten można było przypisać winie armatora, oberżysty czy właściciela stajni, winie zatrudnianych przez nich pracowników czy niesprzającemu zbiegowi okoliczności. Jedyłą rzeczą, jaką pretor mógł zrobić w tych okolicznościach, to zażądać, aby *nauta*, *caupo* lub *stabularius* udzielili wiążących gwarancji, które przyciągnęłyby potencjalnych klientów do prowadzonych przez nich interesów, powodując zarazem wzrost zaufania do ich kompetencji i uczciwości (zob. R. Zimmermann, *The Law of Obligations. Roman Foundations of the Civilian Tradition*, Cape Town–Wetton–Johannesburg 1990, s. 516).

²² W zależności od przedmiotu umowy była to *locatio conductio rerum vehendarum* (umowa o przewóz rzeczy) albo *vectorum vehendorum* (umowa o przewóz osób). Czasami zawierano również zwykły kontrakt najmu rzeczy (*locatio conductio rei*). Wówczas jego przedmiotem była część powierzchni ładunkowej statku. W takim wypadku jednak obowiązek wynajmującego do przetransportowania rzeczy złożonej na wynajętej części statku powstawał jedynie wtedy, gdy do zawartej umowy dodano specjalną klauzulę (zob. A.J.M. Meyer-Termeer, *Die Haftung der Schiffer im Griechischen und Römischen Recht*, Zutphen 1978, s. 177 i n.; J.A.C. Thomas, *Juridical Aspects of Carriage by Sea and Warehousing in Roman Law*, *Recueils de la Société Jean Bodin pour l'Histoire Comparative des Institutions* 32 (1974), s. 119 i n.; J.A.C. Thomas, *Carriage by sea*, s. 496 i n.).

²³ Zob. D.19,2,25,7. Zob. też przyp. 15.

²⁴ Zob. D.19,2,40 oraz D.20,4,6,1.

²⁵ Zob. D.4,9,7 pr.

²⁶ Zob. D.4,9,3,2.

²⁷ Zob. D.4,9,3,3. Na temat odpowiedzialności *pater familias* (*dominus*) za zobowiązania dzieci rodziny (niewolników) i możliwości wnoszenia przeciwko nim tzw. skarg dodatkowych (*actiones adiecticiae qualitatis*) zob. W. Litewski, *Rzymskie prawo prywatne*, Warszawa 1990, s. 281, 282.

przyznawano przeciwko powtórnie skarżącemu powodowi *exceptio doli*. I nie ma tu znaczenia, czy pozwanym z tytułu powyższych obu skarg była jedna i ta sama osoba²⁸.

Actio de recepto ze względu na swój reipersekutoryjny charakter należała do *actiones perpetuae* i przysługiwała również przeciwko spadkobiercom tego, kto był odpowiedzialny *ex recepto*²⁹. W zachodniorzymskim prawie poklasycznym z kolei, *receptum nautarum cauponum stabulariorum* nie oznaczało przypuszczalnie odrębnego przypadku odpowiedzialności i nie było regulowane żadnymi szczególnymi zasadami prawa³⁰. Justynian natomiast przejął w zasadzie w niezmienionej postaci uregulowania prawa klasycznego³¹ i pozostawił nadal niezależną od skarg wynikających z *locatio – conductio*, *actio de recepto*³². Pamiętać wszakże należy, że analiza relacji między tymi powództwami jest znacznie trudniejszym, jeżeli nie niemożliwym, zadaniem. Niedostateczna ilość źródłowych materiałów oraz niepewność dotycząca zakresu, w jakim Justynian ingerował w klasyczne teksty, nieuchronnie wprowadza bardzo mocny element spekulacji do odnośnych rozważań³³. Według F. Schulza, *actio de recepto* została stworzona, aby *nauta* podlegać odpowiedzialności, która była surowsza niż ta wynikająca z *locatio conductio operis*³⁴. W rzeczy samej, o czym już była mowa wyżej, odpowiedzialność z tytułu *receptum* pierwotnie wychodziła poza *custodia* i obejmowała również przypadki określane jako *vis maior*³⁵. Pogląd taki nie wyjaśnia jednak w żaden sposób, dlaczego owo nieformalne przejęcie gwarancji było nadal w użyciu po czasach Labeo, któremu przypisuje się ograniczenie odpowiedzialności z tego tytułu do zdarzeń, określanych w prawie justyniańskim jako *casus fortuitus*. Z kolei F.M. de Robertis, dzieląc dwa z podstawowych założeń F. Schulza (mianowicie, że *locatio conductio operis* pojawiło się wcześ-

²⁸ Zob. D.4,9,3,5.

²⁹ Zob. D.4,9,3,4.

³⁰ M. Kaser, *RPr*, II², s. 408. Zob. też F.M. De Robertis, *Receptum nautarum...*, s. 61.

³¹ Zob. Ch.H. Brehl, *Zur Haftung der Schiffer im Antiken Recht*, München 1962, s. 123. Jego przekształcenie odpowiedzialności umownej w tę wynikającą wprost z przepisów prawa wydaje się trochę sztuczne. Z kolei L. Menager (*Nautum et receptum salvam fore. Contribution à l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports maritimes en droit romain*, RHD 38 (1960), s. 201) zakłada zbliżenie się samodzielnego pretorskiego *pactum* do *pactum adiectum*. Zob. też: G.I. Luzzatto, *Caso fortuito e forza maggiore come limiti alla responsabilità contrattuale*, Milano 1938, s. 170; V. Arangio-Ruiz, *Responsabilità contrattuale in diritto romano*, Napoli 1933, s. 103 i n.; J.C. van Oven, *Actio de recepto et actio locati*, TR 24 (1956), s. 148 i n.; A. Magdelain, *Le consensualisme dans l'édit du prêteur*, Paris 1958, s. 148 i n.; J.A.C. Thomas, *Carriage by Sea*, s. 498 i n.; E. Ude, *Das receptum nautarum, ein pactum praetorium*, ZSS 12 (1891), s. 66 i n.; A.J.M. Meyer-Termeer, *op.cit.*, s. 201.

³² To, że z biegiem czasu *receptum* stało się niepotrzebne i przyjęcie odpowiedzialności następowało *ipso iure* wraz z faktycznym przejęciem wniesionych przez gości rzeczy jako udzielane za milczącą zgodą, nie oznacza, że stało się ono *naturale negotii* umowy najmu. Zob. M. Kaser, *RPr*, II², s. 408, przyp. 57.

³³ Nawet najbardziej podstawowe pytanie dotyczące okresu wprowadzenia wspomnianych wyżej skarg budzi pewne wątpliwości. Według J.C. van Ovena (*Actio de recepto...*, s. 137 i n.) surowa odpowiedzialność z tytułu *receptum* poprzedziła bardziej nowoczesne i elastyczne uregulowania *locatio conductio* (zob. też M. Sargenti, *Osservazioni sulla responsabilità dell'exercitor navis in Diritto Romano*, Studi Albertario I, s. 553 i n.). Pogląd taki nie wydaje się jednak możliwy do utrzymania, przede wszystkim dlatego, że to właśnie umowa najmu stanowiła podstawowe źródło odpowiedzialności *ex contractu* z tytułu przewozu morskiego. Musiała więc istnieć, zanim pretor wprowadził odpowiedzialność z tytułu *receptum* (zob. A.J.M. Meyer-Termeer, *Die Haftung der Schiffer...*, s. 185 i n.; R. Zimmermann, *The Law of Obligations...*, s. 518).

³⁴ F. Schulz, *Classical Roman Law*, Oxford 1951, s. 565.

³⁵ Zob. s. 35.

niej, oraz to, że wszyscy wykonujący dzieło byli odpowiedzialni za *custodia*), przypisuje odwrotną funkcję *actio de recepto*. Stwierdził on bowiem, że odnośny edykt nie był wydany przez pretora w celu zaostrzenia odpowiedzialności przewoźników morskich, lecz raczej stanowił przejaw złagodzenia ich odpowiedzialności. Tak więc *nauta* miał być odpowiedzialny za *custodia* tylko wtedy, gdy rzeczywiście zawarł on *receptum* i przez to jednoznacznie przyjął taką odpowiedzialność³⁶. Jeszcze inaczej omawiane zagadnienie próbuje wyjaśnić Ch.H. Brecht. Według niego *receptum* dotyczyło tylko osobistego bagażu wnoszonego na pokład przez pasażerów, którzy z przewoźnikiem zawarli *locatio conductio vectorum vehendarum*. W wypadku tego typu umowy (o przewóz osób) nie można było bowiem mówić o odpowiedzialności przewoźnika za *custodia* (inaczej w *locatio conductio rerum vehendarum*, gdzie *nauta* był odpowiedzialny za *custodia*, ponieważ to towary były przedmiotem transportu). Dlatego jeżeli transport osób morzem nie obejmował (bo nie mógł) obowiązku strzeżenia przedmiotu umowy (pasażera), bezpieczeństwo przedmiotów, które wziął on z sobą na pokład i które były również w ten sposób przypadkowo transportowane, nie było dostatecznie zabezpieczone. To, jak argumentuje cytowany autor, doprowadzało strony do zawierania *receptum*, którego wykonanie zagwarantował pretor w swym edyktie³⁷. Wzajemne relacje pomiędzy odpowiedzialnością z tytułu *receptum* a tą wynikającą z zawartego kontraktu najmu próbuje wyjaśnić również J.A.C. Thomas. Zwraca on uwagę na fakt, że *locatio conductio operis* nie była w rzeczy samej jedyną formą transportu morzem. Umowa mogła być bowiem również zawarta w formie *locatio conductio rei*, to jest wynajmu miejsca na statku. W tym drugim wypadku *nauta* jako wynajmujący (*locator*) nie był odpowiedzialny za *custodia*. Taką odpowiedzialność wprowadzało bowiem dopiero zawarcie nieformalnego *receptum*. Co więcej, nawet w przypadku *locatio conductio operis*, występujący w roli przewoźnika automatycznie nie ponosił tego typu odpowiedzialności³⁸. Według cytowanego autora, zadaniem przewoźnika był jedynie przewóz ładunku. Tak więc pierwotnie to właśnie *receptum* obarczało ową osobę odpowiedzialnością nie tylko za przewóz, ale również za wydanie w stanie nienaruszonym przewożonego towaru w miejscu docelowym³⁹. Wskazanie, że *receptum* było konieczne w celu obarczenia pewnym rodzajem odpowiedzialności, która nie była zawarta w umowie przewozu morzem, wydaje się najbardziej przekonującym rozwiązaniem analizowanego problemu⁴⁰.

³⁶ F.M. De Robertis, *Receptum nautarum...*, s. 83 i n.

³⁷ Zob. Ch.H. Brecht, *Zur Haftung der Schiffer...*, s. 99 i n.

³⁸ Wyżej mowa już była o tym (zob. przyp. 18), że stosownie do informacji przekazanych w źródłach, z wykonujących dzieło tylko folusznicy i krawcy byli odpowiedzialni *ex contractu* za *custodia*. I chociaż nie można być pewnym, czy profesje te nie służyły zaledwie za przykład w cytowanych źródłach, to jednak jeżeli rzeczywiście wszyscy inni *conductores* na mocy umowy *locatio conductio operis* byli odpowiedzialni tylko za *culpa*, to w takim razie funkcją *receptum* w wypadku umowy o transport morzem musiało być zwiększenie odpowiedzialności *nauta* do granic *custodia*. Ale nawet gdyby założyć, że z reguły wszyscy *conductores operis* byli na mocy zawartych przez siebie umów odpowiedzialni nie tylko za *culpa*, ale i za strzeżenie powierzonych im rzeczy, to i tak owo zastrzeżenie nie może być zastosowane w omawianym przypadku. Okazuje się bowiem, że było powszechnie przyjęte, iż narzucenie odpowiedzialności za *custodia* nie było stosowane w sytuacjach, które same w sobie niosły ryzyko kradzieży czy uszkodzenia i gdy dłużnik przedstawił wyraźnie, jakie zagrożenia istniały wobec powierzonej mu rzeczy (zob. M. Kaser, *RPr*, I², s. 508, 586).

³⁹ Zob. J.A.C. Thomas, *Carriage by Sea*, s. 489 i n.

⁴⁰ Tak też R. Zimmermann, *The Law of Obligations...*, s. 519.

* * *

Działalność *nautae*, *caupones* i *stabularii* wiązała się z transportem lądowym lub morskim, powodującym przemieszczanie się ludzi, którzy – najczęściej w celach handlowych – musieli opuścić swoje miejsce zamieszkania.

Wiadomo, że rozwój transportu lądowego nie miał w Imperium Romanum tak dużego znaczenia jak rozwój transportu morskiego, z uwagi na jego wysokie koszty i związane z nim niebezpieczeństwa⁴¹. Jednakże tam, gdzie nie było rzek, znaczna część handlu wewnętrznego odbywała się za pośrednictwem karawan ciągnących wozy⁴², które przemierzały też szlaki Orientu⁴³. Znaczenie społeczno-gospodarcze dróg lądowych w Rzymie w świetle źródeł, zwłaszcza literackich, nie ulega żadnej wątpliwości. Jest przy tym rzeczą oczywistą, że ten, kto nie dysponował prywatną kwaterą⁴⁴, stawał na postój w jednej z usytuowanych w miastach i przy drogach *caupona*⁴⁵, co musiało oczywiście znaleźć swoje odbicie w regulacjach prawnych.

Z kolei kontakty morskie Italii, między innymi z Sycylią, Hiszpanią oraz wyspą Delos, która stała się punktem zbiorczym transportów żywego towaru przeznaczonych na rynek italski, miały długą historię, a rozwinęły się zwłaszcza od II wojny punickiej⁴⁶. Osiągnęły one szczyt swego rozwoju w czasach Augusta⁴⁷, i to nie tylko ze względu na panujący pokój i swobodę żeglugi na szlakach morskich wolnych od piratów⁴⁸, lecz także ze względu na rozwój życia ekonomicznego, które umożliwiło rozszerzenie „granic” państwa rzymskiego i spowodowało ożywioną wymianę gospodarczą z terenami nawet bardzo odległymi od miasta Rzymu⁴⁹. W samym Rzymie handel opierał się głównie na drobnych handlarzach⁵⁰, którzy stworzyli gęstą sieć dystrybucji towarów pierwszej potrzeby⁵¹. Wolna żegluga, przynajmniej od I w. p.n.e., odgrywała rolę nadrzędną i sprawiła, że zaopatrzenie Rzymu coraz bardziej uzależnione było od handlu morskiego⁵². W tym czasie porty w Puteoli i w Ostii zyskują coraz bardziej na zna-

⁴¹ J.A. Crook, *Law and Life of Rome*, London 1967, s. 223; A.J.M. Meyer-Termeer, *Die Haftung der Schiffer...*, s. 147; F. De Martino, *Storia economica di Roma antica*, Firenze 1978, I, s. 129, II, s. 327 i n.; C. Nicolet, *Rome et la conquête du monde méditerranéen*, Paris 1979, s. 129.

⁴² D.19,2,60,8.

⁴³ J. Ferguson, *China and Rome*, ANRW II.9.2, s. 581 i n.; M.G. Raschke, *New Studies in Roman Commerce with the East*, ANRW II.9.2, s. 605 i n.

⁴⁴ J.A. Crook, *Law and Life of Rome*, s. 227.

⁴⁵ U.E. Paoli, *Das Leben im alten Rom*, München 1961, s. 257. Zazwyczaj *stabulum* było częścią *caupona*. Taki stan rzeczy potwierdza między innymi inskrypcja z Asernia (CIL IX, 8689), mówiąca, że w rachunku gospodyni znajduje się również punkt odnoszący się do kosztu siana, dostarczonego mułowi należącemu do podróżnego. Stąd też terminy *caupo* i *stabularius* używane są jako synonimy i nie może dziwić milczenie D.4,9,6, jak również D.47,5,1,3 w kwestii *stabulum*.

⁴⁶ J. Rougé, *Navi e navigazione nell'antichità*, Firenze 1977, s. 105 i n.

⁴⁷ F. De Martino, *Storia economica...*, II, s. 322.

⁴⁸ J.H. Thiel, *Studies on the history of Roman Sea-Power in Republican Times*, Amsterdam 1946, s. 17; A.J.M. Meyer-Termeer, *Die Haftung der Schiffer...*, s. 147.

⁴⁹ Plin., *nat. hist.*, 6,23(26),101; 12,18(41),84.

⁵⁰ Liv. 35,10,12; 41,27,8.

⁵¹ C. Nicolet, *Rome et la conquête...*, s. 157 i n.

⁵² Suet., *Aug.* 98,2.

czeniu⁵³, jednakże handel w znacznej części był podporządkowany prefektowi zajmującemu się aprowizacją Rzymu w zboże (*praefectus annonae*)⁵⁴.

Z punktu widzenia problematyki społecznej, handel angażował wiele różnych grup ludzi, zarówno tych związanych bezpośrednio z transportem morskim i lądowym, jak i ich klientów.

Należy podkreślić, że znaczącą część pierwszej z powyższych grup stanowili niewolnicy i wyzwolenicy, wśród których przeważali ludzie Orientu⁵⁵, zwykle o tak niskim pochodzeniu społecznym⁵⁶, że w inskrypcjach nie pozostały żadne ślady ich istnienia. Informują nas o nich natomiast źródła prawnicze⁵⁷. Z zawartych w nich informacji wynika, że skoro klasy postawione wysoko w hierarchii społecznej, zwłaszcza senatorowie⁵⁸, trzymały się z dala od interesów morskich, handlu i transportu, zarządzanie nimi zlecane było najczęściej wyzwolencom lub niewolnikom. Generalnie rzecz biorąc, ludzie zajmujący się handlem, transportem czy prowadzeniem zajazdów, nie cieszyli się dobrą reputacją z różnych powodów⁵⁹, począwszy od tradycyjnego przekonania, że tylko ziemia stanowi prawdziwe i uczciwe źródło bogactwa, a skończywszy na pogardliwym traktowaniu przez wyższe warstwy społeczne pracy fizycznej. Tym należy tłumaczyć potrzebę regulacji prawnej, łagodzącej istniejące ryzyko, które wspomniana działalność niosła za sobą.

Szczególnie dużo informacji dostarczają nam źródła dotyczące załogi statku⁶⁰, wśród której główny człon stanowili *nautae*. Termin ten jednak ma wiele znaczeń. Może bowiem oznaczać zarówno marynarzy zatrudnionych w żegludze rzecznej, jak i właściciela małego statku zajmującego się handlem, czy też w końcu załogę statku, łącznie z armatorem⁶¹. Natomiast różnica pomiędzy *exercitor* a *magister navis* polega na tym, że ten pierwszy, będąc armatorem, może nie przebywać na pokładzie statku (łodzi), podczas gdy *magister navis* zleca się nadzór nad żegluga i prowadzenie działalności handlowej bezpośrednio⁶².

Konflikty wynikające z nierzetelności przewoźników wymusiły na pretorach wprowadzenie stosownej regulacji prawnej. Prawdopodobnie wydanie edyktów *in factum adversus nautas caupones stabularios* oraz *furti adversus nautas caupones stabularios* miało miejsce około II–I w. p.n.e., w okresie dynamicznego rozwoju życia ekonomicznego oraz wymiany handlowej, jak również *ius honorarium*⁶³.

⁵³ C. Nicolet, *Rome et la conquete...*, s. 161; A.J.M. Meyer-Termeer, *Die Haftung der Schiffer...*, s. 148.

⁵⁴ A. Berger, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Philadelphia 1953, s.v. *annona* i *annona civica*; A.J.M. Meyer-Termeer, *Die Haftung der Schiffer...*, s. 148.

⁵⁵ CIL I, 723; I, 729; I, 731; I, 1815.

⁵⁶ J. Rougé, *Navi e navigazione...*, s. 175 i n.

⁵⁷ J.A. Crook, *Law and Life of Rome*, s. 226; F. De Martino, *Storia economica...*, I, s. 133.

⁵⁸ F. De Martino, *Storia economica...*, I, s. 126.

⁵⁹ Horat., *Sat.* 1,1,29; 1,5,4. Szczególnie złą opinię mieli *caupones* i *stabularii*, doskonale znana była ich nieuczciwość (L. Friedländer, *Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms*, I, Leipzig 1922, s. 345 i n.).

⁶⁰ Philostr., *vitae Apoll.*, 4,9.

⁶¹ CIL. V, 4015–4017; Cic., *ad. Att.*, 9,3,2; Cic. *ad fam.*, 16,9; D.4,9,1,2; D.47,5,1,1. Zob. też J. Söndel, *Stownik*, s.v. *nauta*.

⁶² Zob. C.M. Moschetti, *Il gubernator navis*, SDHI 30 (1964), s. 50 i n.; A. Guarino, *Magister e gubernator navis*, „Labeo” 11 (1965), s. 36 i n.

⁶³ A. Watson, *Law making in the Later Roman Republic*, Oxford 1974, s. 35. Owe *actiones in factum adversus nautas caupones stabularios* były prawdopodobnie późniejsze od *actio Serviana* z 160 r. p.n.e.

Nasuwa się tutaj pytanie, dlaczego obok skarg przewidzianych przez *ius civile*, a odnoszących się do *furtum* i *damnum iniuria datum* oraz odpowiedzialności wynikającej z *receptum nautarum, cauponum, stabulariorum*, pretor wprowadził skargi *in factum*, które odnosiły się do szkód i kradzieży popełnionych na statku, w zajazdach i stajniach. Otóż z jednej strony miało to zapewnić większe bezpieczeństwo pasażerom i towarom przez nich przewożonym⁶⁴, z drugiej zaś było dowodem dojrzałości ówczesnego myślenia prawniczego⁶⁵.

Some remarks on causes of introducing *in factum adversus nautas caupones stabularios* and *furti adversus nautas caupones stabularios* praetors' edicts

Summary

Protection to people who transported their goods by ships, stayed at inns or who left their horses in stables in case they suffered the damage of their things being robbed or damaged was served by the praetor in his edict (*in factum adversus nautas caupones stabularios*).

Shipowners (*exercitores navis*), innkeepers (*caupones*) and stable owners (*stabularii*) were also responsible for the things brought in with the guests by the right of the *receptum nautarum cauponum stabulariorum* on the basis of the *in factum* complaint (known also as the *actio de recepto*). The *receptum* became unnecessary in the course of time since taking responsibility by the aforementioned owners took place *ipso iure* at the moment of actual bringing in things by the guests and it was meant as a tacit consent. The boundary of this liability was very extensive (reaching even the *vis maior*). Eventually, since the time of Labeo the *exceptio* in favour of the *exercitor navis* was introduced in cases of damage caused by a shipwreck or a pirate's raid, and later was extended to cases of fire, deluge, falling of a building and riots. This type of limited, objective liability was termed as the *custodia*. The *actio de recepto* considering its reipersecutorial character was included in the *actiones perpetuae* and vested also against the heirs of a person liable *ex recepto*.

This article is the general introduction into the aforementioned *ex recepto* liability and also into the circumstances which accompanied issuing the above praetors' edict.

i od *actio exercitoria* komentowanej już przez Serviusa (A. Watson, *Law of Obligations in the Later Roman Republic*, Oxford 1965, s. 122).

⁶⁴ Tak też G.A. Palazzo, *Obligazioni quasi ex delicto*, Parma 1919, s. 107.

⁶⁵ M. Sargenti, *Osservazioni sulla responsabilità*, s. 555 i n. oraz s. 579.